DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

25 sierpnia Nr. 20. Rok 1930.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

153.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 lipca 1930 r. Nr. I/2/6836/30 w sprawie zmiany Regulaminu Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

§ 20 Regulaminu Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych punkt 28 (str. 37) zastępuje się nowym o brzmieniu następującem:

28) Zatwierdzanie projektów budowli i urządzeń kolejowych łącznie z odnośnemi warunkami technicznemi i kosztorysami, których koszt nie przekracza kompetencji Dyrektora Kolei Państwowych w zakresie oddawania robót z przetargu (pkt. 57).

Projekty budowli i urządzeń kolejowych, których koszt wykonania przekracza wyżej zakreśloną granicę, jak również wszystkie projekty wyszczególnione w Regulaminie Rady Technicznej oraz te, których zatwierdzenie zastrzeże sobie Ministerstwo — winny być przedstawione temuż do zatwierdzenia.

O ile chodzi o przebudowę i rozwój torów oraz urządzeń na stacjach, to, niezależnie od powyższego, podlegają zatwierdzeniu Ministerstwa wszystkie projekty, wprowadzające zasadnicze zmiany w układzie torów lub sposobie ich zabezpieczenia.

154.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 lipca 1930 r. Nr. P. 2/18546/30 w sprawie stypendjów udzielanych studentom Szkół Akademickich i uczniom Państwowych Średnich Technicznych Szkół Kolejowych na rok szkolny 1930/31.

Powołując się na rozporządzenie z dnia 1 sierpnia 1928 r. Nr. I. 13834/2/28 (Dz. U. M. K. Nr. 21, poz. 251, z dnia 10 września 1928 r. Monitor Polski Nr. 209, poz. 480 z dnia 11 września 1928 r.) i z dnia 23 lipca 1929 r. Nr. I. 13817/2/29 „Monitor Polski" Nr. 209, poz. 486 z dnia 2 września 1929 r. Dz. Urz. M. K. Nr. 15, poz. 145 z 1929 r. w sprawie stypendjów udzielanych studentom Szkół Akademickich i uczniom Państwowych Średnich Szkół Technicznych Kolejowych ustanawiam na rok szkolny 1930/31:

1) 100 stypendjów dla zwyczajnych studentów Szkół Akademickich w Polsce i Gdańsku, a mianowicie: dla studentów Politechniki w Warszawie i Lwowie 63 stypendjów po 150 zł. miesięcznie (w Warszawie z 20% dodatkiem), w tem 4 stypendja dla studentów Wydziałów względnie Sekcyj Lotniczych, dla studentów Politechniki w Gdańsku 8 stypendjów po 150 guldenów gd. miesięcznie z 20% dodatkiem, w tem jedno stypedjum dla studenta Wydziału względnie Sekcji Lotniczej, dla studentów Wydziałów prawno-politycznych i prawno-ekonomicznych Uniwersytetów w Warszawie, Wilnie, Poznaniu, Krakowie, Lwowie i Lublinie 23 stypendja po 150 zł. miesięcznie (w Warszawie z 20% dodatkiem), oraz dla studentów Wyższej Szkoły Handlowej w Warszawie 6 stypendjów po 150 zł. miesięcznie z 20% dodatkiem.

2) 75 stypendjów po 100 zł. miesięcznie dla uczniów Państwowych Średnich Szkół Technicznych Kolejowych w Warszawie, Radomiu i Wilnie w tem 2 stypendja dla uczniów Wydziału Samochodowego i Lotniczego Państwowej Szkoły Technicznej w Warszawie.

O stypendja mogą się ubiegać, oprócz studentów i uczniów posiadających obywatelstwo polskie, również studenci względnie uczniowie, obywatele W. M. Gdańska, narodowości polskiej, studjujący w którejkolwiek z wymienionych wyżej uczelń.

Stypendziści, którym przyznano stypendja w latach szkolnych 1928/29, względnie 1929/30, będą otrzymywali w myśl § 1 ustęp 2 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 1 sierpnia 1928 r. Nr. I. 13834/2/28 stypendja również w roku szkolnym 1930/31, jeżeli w terminie do dnia 30 września 1930 r. przedstawią Ministerstwu Komunikacji zaświadczenia zakładu naukowego, do którego uczęszczają, stwierdzające, że są nadal studentami uczelni i że czynią conajmniej dostateczne postępy w nauce.

Studenci i uczniowie, którzy zamierzają ubiegać się po raz pierwszy o stypendjum, winni wnieść najpóźniej do 30 września b. r. podanie, w sposób określony w § 12 przytoczonego na wstępie rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 1 sierpnia 1928 r., dołączając do podania dowody i zaświadczenia wymienione w tym paragrafie i w § 2 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 23 lipca 1929 r. Nr. I. 13817/2/29.

Podania te wraz ze swą opinją prześlą uczelnie względnie Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku najpóźniej do dnia 15 października 1930 r. do Ministerstwa Komunikacji

SPRAWY FINANSOWE.

155.

Nr. II/2/6414/30 z dnia 24 lipca 1930 r. w sprawie przejazdów osób wojskowych drogą okrężną na podstawie rozkazu wyjazdu.

W związku z rozporządzeniem z dnia 10 stycznia r. b. Nr. II/166/2/30 Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że odmowa wydania biletu kolejowego na przejazd niema zastosowania w tych wypadkach, gdy wskazana w rozkazie wyjazdu i zleceniu do kasy osobowej droga okrężna, uzasadniona jest korzystniejszemi połączeniami pociągów lub stwierdzoną koniecznością użycia pociągów pośpiesznych, a najkrótszy kierunek przejazdu udogodnień tych nie daje. Bilet kolejowy wydaje się wówczas z uwzględnieniem kierunku, podanego w wymienionych dokumentach.

O powyższem należy pouczyć służbę wykonawczą.

SPRAWY RUCHOWE.

156.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 lipca 1930 r. Nr. IV/1/4834/30 w sprawie wydania „Instrukcji dla strażników kolejowych w służbie stacyjnej".

Niniejszem zatwierdzam Instrukcję Nr. R. 19 dla strażników kolejowych w służbie stacyjnej, która ukazuje się jednocześnie w osobnem wydaniu.

Instrukcja powyższa wchodzi w życie z dniem 1-go września 1930 roku.

157.

Nr. IV/2/6255/30 z dnia 1 sierpnia 1930 r. w sprawie wagonów i przedziałów dla niepalących i dla kobiet.

Ministerstwo Komunikacji odwołuje zarządzenie z dn. 15 lipca 1926 r. Nr. IV 7245/12 w sprawie wagonów i przedziałów dla niepalących i dla kobiet i równocześnie poleca stosować się do niżej podanych wskazówek, uzgodnionych z obowiązującym od dn. 1 listopada 1928 r. Regulaminem przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych.

1. We wszystkich pociągach pasażerskich, mających w swym składzie 2 lub więcej wagonów jed-

nej klasy, połowę ogólnej liczby wagonów każdej klasy należy przeznaczać dla niepalących. Przy nieparzystej liczbie wagonów danej klasy, należy o jeden wagon więcej przydzielać na korzyść niepalących.

2. Jeżeli w pociągu znajduje się tylko jeden wagon danej klasy, należy w tym wagonie połowę przedziałów każdej klasy przeznaczyć dla niepalących. Przy nieparzystej liczbie przedziałów danej klasy w takim wagonie należy o jeden przedział więcej przydzielić na korzyść niepalących.

3. W wagonach lub grupach wagonów komunikacji bezpośredniej, kursujących pomiędzy innemi stacjami, niż skład zasadniczy, należy przeznaczać miejsca dla niepalących i palących w myśl zasad, wyszczególnionych wyżej pod 1, 2, niezależnie jednak od podziału miejsc w składzie zasadniczym pociągu.

4. Jeżeli w składzie pociągu lub w wagonie komunikacji bezpośredniej znajduje się tylko jeden przedział I, II lub III klasy,. to w przedziale tym palenie jest dozwolone tylko za zgodą wszystkich jadących w tym przedziale podróżnych. Jeżeli zaś w pociągu lub w wagonie znajduje się tylko jeden przedział kl. IV przedział ten należy przeznaczyć dla palących.

5. W każdym pociągu, którego przebieg według rozkładu trwa więcej, niż 3 godziny, należy przeznaczyć najmniej po jednym przedziale klasy II i III dla kobiet o ile w składzie pociągu znajdują się przynajmniej 3 przedziały odnośnej klasy. Przedziały dla kobiet wydzielać należy z liczby przedziałów dla niepalących.

6. W wagonach komunikacji bezpośredniej przedziałów dla kobiet wydzielać nie należy, o ile w składzie zasadniczym pociągu, zgodnie z p. 5 niniejszego zarządzenia, takie przedziały są już wydzielone. W poszczególnych jednak kursach komunikacji wewnętrznej zainteresowane Dyrekcje mogą we wzajemnem porozumieniu wyznaczać w razie potrzeby przedziały dla kobiet w myśl zasad wyszczególnionych wyżej w p. 5. W wagonach bezpośrednich komunikacji zagranicznej przedziałów dla kobiet w żadnym przypadku wydzielać nie należy.

7. Celem łatwiejszego rozdziału podróżnych wskazane jest, przy wyznaczaniu przedziałów dla niepalących, grupować takie przedziały razem, unikając możliwie wydzielenia ich pomiędzy przedziałami dla palących i odwrotnie.

8. Wagony i przedziały dla palących, dla niepalących i dla kobiet powinny być oznaczone odpowiedniemi napisami.

9. Wagony systemu korytarzowego, przeznaczone całkowicie dla palących lub niepalących, powinny być oznaczone tablicami z napisem czarnemi literami na białem tle „dla niepalących" lub „dla palących", przyczem napis „dla palących" powinien mieć czerwone obramowanie. Tablice te umieszczać należy po cztery na każdym wagonie na obu końcach podłużnych ścian.

Niezależnie od powyższych napisów zewnętrznych wewnątrz wagonu korytarzowego nad drzwiami każdego przedziału powinny być napisy „dla palących" i „dla niepalących" lub „dla kobiet".

10. Wagony z wejściami kocznemi należy oznaczać napisami „dla niepalących" lub „dla palących" na tablicach, umocowanych nazewnątrz na miejscach do tego przeznaczonych.

Napisy powyższe należy umieszczać również wewnątrz wagonów z wejściami bocznemi, o ile rzeczone wagony mają odpowiednie do tego urządzenia.

11. Przedziały, w których w myśl p. 4 palenie jest dozwolone tylko za zgodą wszystkich jadących w tym przedziale podróżnych, należy oznaczać, jak przedziały dla niepalących, wewnątrz zaś takich przedziałów umieszczać tabliczkę tekturową z napisem: „Palenie dozwolone tylko za zgodą wszystkich jadących w przedziale podróżnych".

12) przedziały dla kobiet w wagonach z wejściami bocznemi, nieposiadających stałych tabliczek zewnętrznych z odpowiednim napisem, należy oznaczać tablicami tekturowemi z napisem obustronnym „dla kobiet", zawieszonemi wewnątrz z obydwóch stron przedziału na drzwiach wejściowych na wysokości szyb okiennych.

13) Rozmieszczenie i umocowanie wewnątrz wagonów tabliczek z wyszczególnionemi wyżej napisami powinno odpowiadać przepisom o wewnętrznem znakowaniu wagonów.

14) Niniejsze zarządzenie należy podać do wiadomości interesowanego personelu, przypominać stale co pewien czas przy okresowem szkoleniu i czuwać za pośrednictwem organów kontrolujących nad ścisłem jego przestrzeganiem. W szczególności należy konduktorów pociągowych uczynić odpowiedzialnymi za stały nadzór nad przestrzeganiem obowiązujących w tym względzie przepisów przez podróżnych.

15) W pomieszczeniach dla publiczności na stacjach oraz w wagonach korytarzowych, kursujących w ruchu wewnętrznym, na każdym oddzielnym korytarzu należy ogłosić w sposób, wpadający w oczy, wyciąg z powyższych przepisów, a mianowicie:

„W przedziałach dla niepalących i dla kobiet nie wolno palić nawet za zgodą współpodróżnych."

W wagonach, przeznaczonych wyłącznie dla niepalących lub dla niepalących i dla kobiet nie wolno palić nawet na korytarzu.

Do przedziałów i wagonów, przeznaczonych dla niepalących i dla kobiet, nie wolno wchodzić z zapalonem cygarem, papierosem lub fajką.

Niestosujący się do zakazu palenia tytoniu powinien zapłacić 5 złotych (na obszarze W. M Gdańska 5 guldenów) i zaprzestać palić, lub opuścić przedział.

Powyższe obwieszczenie powinno być wydrukowane na papierze koloru oranżowego o rozmiarze 15 x 20 cm. naklejonym na tekturze z obramowaniem i powinno być powerniksowane.

158.

Nr. IV/4/4376/30 z dnia 30 lipca 1930 r. w sprawie komunikacji bezprzeładunkowej pomiędzy C. S. D. a Z. S. R. R. tranzytem przez Polskę.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości zatwierdzony przez Pana Ministra, z ważnością od 1 sierpnia 1930 r., układ w sprawie kursowania na linjach C. S. D. wagonów towarowych typu byłych kolei rosyjskich.

UKŁAD

w sprawie używania na linjach kolei czechosłowackich niehamulcowych wagonów towarowych typu rosyjskiego w komunikacji bezprzeładunkowej z kolejami Z. S. R. R.

Na mocy § 1 R. I. V. Zarządy czechosłowackich i polskich kolei państwowych zawierają następujący układ:

§ 1.

Czechosłowackie koleje państwowe będą przyjmowały na własną odpowiedzialność wagony P. K. P. typu rosyjskiego, oraz zwykłe wagony towarowe Z. S. R. R., przechodzące na P. K. P. ze zmianą zestawów kołowych na stacjach przestawczych polsko-sowieckich ZDOŁBUNOW i NIEGORIEŁOJE, załadowane na stacjach Z. S. R. R. przesyłkami do stacji C. S. D.

W szczególności dopuszczone są do kursowania na linjach C. S. D.:

a) niehamulcowe i zwykłe wagony towarowe, stanowiące własność kolei Z. S. R. R. oznaczone cechą: „C. C. C. P." lub „P. C. C. P.";

b) niehamulcowe wagony towarowe typu rosyjskiego z cechą („P. K. P.") i posiadające znak △ lub ⚠ umieszczony na ścianach bocznych wagonów u góry pod okapem.

Szczegółowe warunki techniczne zawiera § 7 niniejszego układu.

UWAGA: Wagony sowieckie specjalne, koleje czechosłowackie przyjmują za każdorazowem wzajemnem porozumieniem.

§ 2.

Używanie wagonów typu rosyjskiego (P. K. P. i Z. S. R. R.) na linjach kolei czechosłowackich oparte jest na przepisach R. J. V., o ile układ niniejszy nie postanawia inaczej.

§ 3.

Do § 4 R. J. V.

Wagony kolei Z. S. R. R., otrzymane z P. K. P. powinny być zwrócone w stanie ładownym lub próżnym, bezpośrednio do stacji P. K. P. lub do stacji Z. S. R. R. tranzytem tylko przez Polskę.

Wagony Z. S. R. R., załadowane na stacjach C. S. D. przesyłkami z przeznaczeniem do stacji Z. S. R. R. mogą być wysyłane dowolnie jednak tranzytem tylko przez Polskę przez jedną ze stacji przestawczych polsko-sowieckich ZDOŁBUNOW lub NIEGORIEŁOJE.

§ 4.

Do § 5 R. J. V.

Kolejom czechosłowackim przysługuje prawo zwrócić się w razie potrzeby do P. K. P. o udzielenie pomocy wagonami przestawczemi na podstawie § 5 R. J. V.

§ 5.

Do § 8 R. J. V.

1) Należny kolejom sowieckim czynsz dzierżawny za używanie zastaw do przewozu zboża i zagród do przewozu bydła przy przesyłkach z kolei Z. S. R. R. do stacji C. S. D., obciąża koleje czechosłowackie i polskie po połowie.

Za używanie zastaw i zagród stanowiących własność kolei sowieckich P. K. P. przesyłają kolejom czechosłowackim miesięczne rachunki, licząc 0,02 dolara Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej za każdą zastawę i każdą zagrodę, na dobę za pierwsze 20 dni od daty przejścia wagonu z kolei Z. S. R. R. na P. K. P. i po przekroczeniu tego terminu dodatkowo po 0,03 dolara za zastawę i zagrodę za każdy dzień przetrzymania.

2) Za zagubione zastawy i zagrody C. S. D. płacą P. K. P. po 6,5 dolara za zastawę i 4,5 dolara za zagrodę.

Takie same odszkodowanie C. S. D. płacą P. K. P. w razie zwrócenia zastaw i zagród w stanie niezdatnym do użytku.

§ 6.

Do § 9, 10 i 11 R. J. V.

W odniesieniu do czynszu dzierżawnego i obrachunku wagony Z. S. R. R., przesłane z P. K. P. na C. S. D. należy traktować jako wagony P. K. P.

Za używanie wagonów Z. S. R. R. koleje czechosłowackie zestawiają oddzielne wykazy według wzoru D do umowy R. J. V.

§ 7.

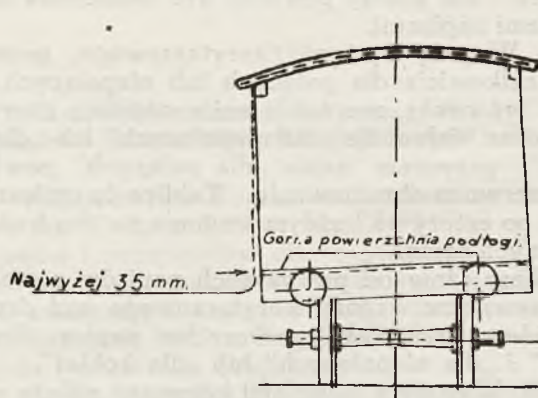
Do § 12 R. J. V.

Co do warunków technicznych kursowania na linjach wagonów sowieckich obowiązują przepisy § 12 R. J. V. oprócz punktów 1, 2, 3 i 4 tego §-u, które zastąpione są niżej podanemi przepisami:

1) Wagony przeznaczone do bezprzeładunkowej komunikacji muszą się w pisywać w skrajnię taboru uczestniczących kolei.

Przy przejściu na C. S. D. nie może pudło wagonowe wykazywać nachylenia ponad 35 mm. mierzonego w czasie postoju wagonu na prostym torze na wysokości podłogi; należy w tym celu przykładać do górnej ramy pudła wagonowego pion (patrz rys. 1).

Rys. 1.



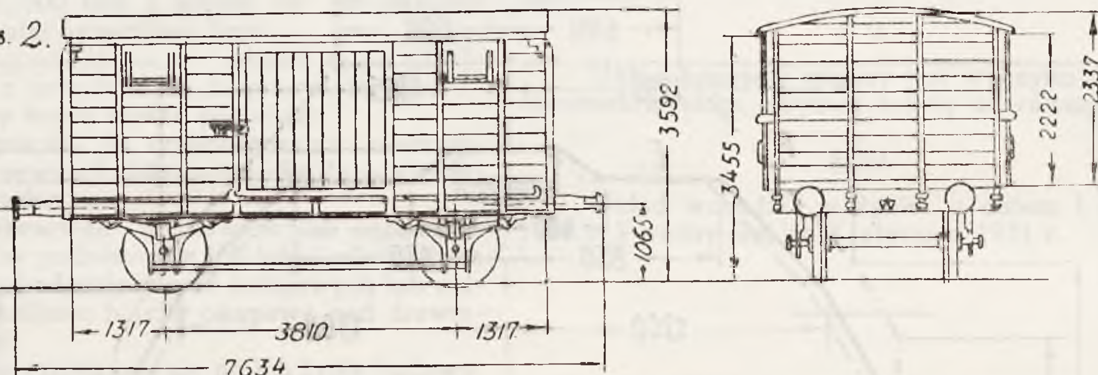
Wsporniki dla linek sygnałowych w wagonach krytych muszą być zagięte do tyłu.

2) Nośność wagonu i ich waga własna razem nie może wynosić więcej jak 32 tonny. Co do wagonów których waga ogólna jest wyższa, należy zawierać specjalne umowy.

3) Dopuszcza się następujące towarowe wagony dwuosiowe:

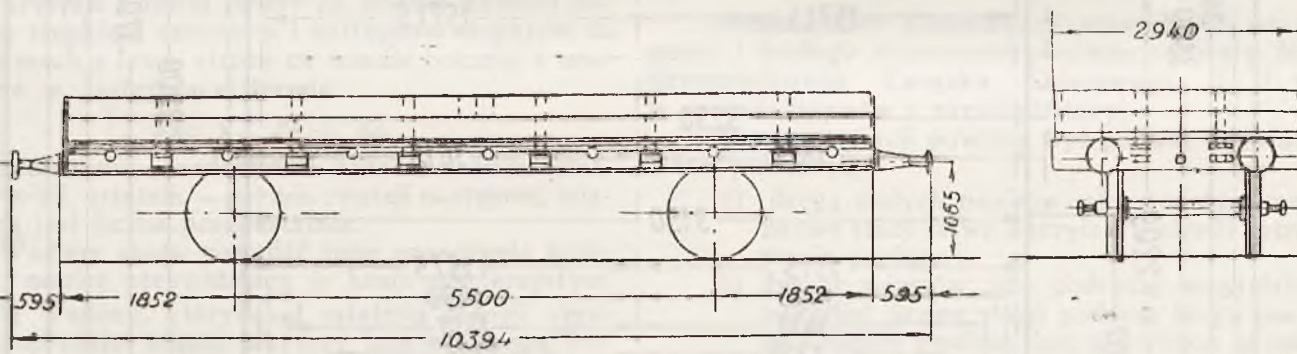
Kryte wagony towarowe o rozstępie osi nieprzesuwanych do 3900 mm. i o długości pudła do 7340 mm (rys. Nr. 2).

Rys. 2.



Platformy o rozstępie nieprzesównych osi naj-wyżej 5500 mm. i o długości około 9200 mm. (rys. 3).

Rys. 3.



Wagony nie mogą posiadać hamulców.

Wagony muszą być wyposażone w sprzęgło wzmocnione lub ujednostajnione.

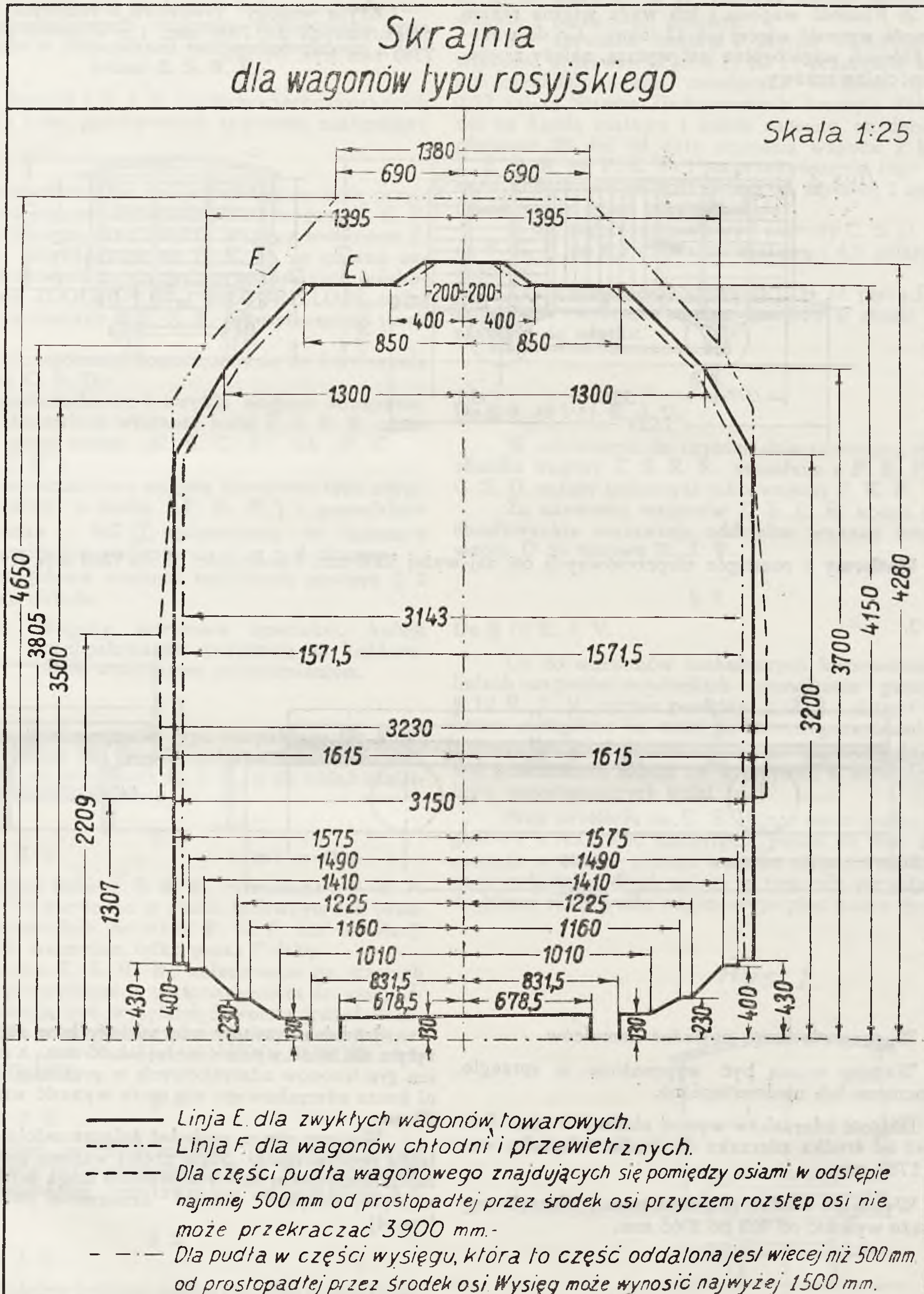
Długość zderzaków wynosi około 595 mm. Odległość od środka zderzaka do środka zderzaka wynosi 1782 mm.

Wysokość środka zderzaka ponad wierzch szyny może wynosić od 965 do 1065 mm.

Średnica trzonów zderzakowych w stanie zużytym nie może wynosić mniej jak 65 mm., a największa gra trzonów zderzakowych w przedniej prowadni kosza zderzakowego nie może wynosić więcej jak 10 mm.

Wagony muszą posiadać żelazne ostojnice i żelazne poprzecznice. Stałe części wagonu przy położeniu środkowem na torze prostem mogą w ogólności najwyżej dotykać skrajni oznaczonej pełną linją (rys. 4).

Rys. 4.


Skrajnia
dla wagonów typu rosyjskiego
Skala 1:25
1380
690
690
1395
1395
F
E
200
200
400
400
850
850
1300
1300
3143
1571,5
1571,5
3230
1615
1615
3150
1575
1575
1490
1490
1410
1410
1225
1225
1160
1160
1010
1010
831,5
831,5
678,5
678,5
4650
3805
3500
2209
1307
430
400
230
130
130
130
230
400
430
3200
3700
4150
4280
Linja E. dla zwykłych wagonów towarowych.
Linja F. dla wagonów chłodni i przewietrznych.
Dla części pudła wagonowego znajdujących się pomiędzy osiami w odstępie najmniej 500 mm od prostopadłej przez środek osi przyczem rozstęp osi nie może przekraczać 3900 mm.-
Dla pudła w części wysięgu, która to część oddalona jest więcej niż 500 mm od prostopadłej przez środek osi. Wysięg może wynosić najwyżej 1500 mm.

4) Przy wagonach krytych części pudła wagonu, które leżą między skrajnemi osiami w odległości skrajnej conajmniej 5000 mm. nie mogą, o ile rozści od osi skrajnej conajmniej 5000 mm. nie mogą, o ile rozstęp osi nie przekracza 3900 mm. wysięgać poza linję przerywaną — —.

Przy nachyleniu pudła wagonowego o długości najwyżej 1500 mm. nie mogą części pudła położone w odległości 500 mm. i więcej od osi skrajnej przekraczać skrajni oznaczonej linją —. —. —. —. —.

Skrajnia —. —. —. —. —. odnosi się do chłodni i do chłodni z urządzeniem do przewietrzania.

5) Wagony kryte muszą posiadać:

czopy i gniazda do umocowywania zamkniętych drzwi przesuwnych, jako też uszka do zawieszania plomb celnych.

Drzwi przesuwne zbudowane lub urządzone w ten sposób, aby podniesienie lub jakiekolwiek inne otwarcie bez uszkodzenia plomb kolejowych lub celnych było niemożliwe; blachy okapowe nad drzwiami przesuwnemi.

6) Wagony rozpoznaje się po ich typie budowy.

Wagony muszą posiadać następujące napisy:

1) cechę „C. C. C. P." lub P. C. C. P. przy wagonach Z. S. R. R., „P. K. P." przy wagonach Polskich Kolei Państwowych, które oprócz tego posiadają znak △ lub ⚠ (patrz § 1 układu);

2) numer wagonu;

3) nośność;

4) wagę własną;

5) termin ostatniej rewizji w liczbach na wagonach krytych z lewej strony na ścianie bocznej pomiędzy słupkiem narożnym i następnym słupkiem na platformach z lewej strony na ścianie bocznej a mianowicie w następującej formie:

15. V. 29 — 32.

przyczem liczba przedostatnia oznacza termin ostatniej rewizji, ostatnia — termin rewizji następnej, miarodajną jest liczba przedostatnia.

Wagony mogą posiadać inne oznaczenia kolejowe i napisy przewidziane w kraju macierzystym.

7) Wagony, którym od ostatniej rewizji okresowej upłynęło więcej jak trzy lata nie mogą być używane.

Jeżeli termin okresowej rewizji upływa w czasie przebiegu wagonu, wówczas C. S. D. przyjmują wagon tylko, jeżeli termin okresowej rewizji jest przekroczony najwyżej 30 dni.

Wagony biegnące do ojczyzny, którym okresowej rewizji termin upłynął, muszą być przyjęte w stanie próżnym lub ładownym.

8) Maźnice powinny być zaopatrzone w dostateczną ilość smaru.

§ 8.

Do § 16 R. J. V.

1) Na polsko czechosłowackich stacjach granicznych przyjmuje się wzajemnie wagony z uszkodzeniami nie więcej jak 300 jednostek (dodatek IV R. J. V.

2) Jeżeli na polsko-czechosłowackiej stacji granicznej skonstatuje się, że wagon wykazuje więcej aniżeli 300 jednostek uszkodzeń, wówczas za uszkodzenie odpowiada kolej zdająca.

3) Jeżeli powracający z C. S. D. wagon nie wykaże na czechosłowacko-polskiej stacji granicznej więcej jak 300 jednostek uszkodzeń wówczas wagon naprawiają P. K. P.

Koszty naprawy obejmują wspólnie P. K. P. i C. S. D. na mocy umówionego klucza.

§ 9.

Układ niniejszy spisany jest w języku polskim i czechosłowackim, obydwa teksty są równoznaczne.

§ 10.

Układ wchodzi w życie z dniem **1** sierpnia **1930** r. i ważny jest do **1**. stycznia **1931** r.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

159.

Nr. V/1-2804/30 z dnia 30 lipca 1930 r. w sprawie widoczności napisów z nazwami stacyj.

Ministerstwo Komunikacji przesyła do wiadomości i ścisłego stosowania poniższe uchwały Międzynarodowego Związku Kolejowego (U. I. C.) w sprawie napisów z nazwami stacyj:

1) nazwa stacji powinna być podana do wiadomości publicznej:

a) drogą małych napisów, aby podróżni mogli nazwę stacji łatwo odczytać w chwili zatrzymania pociągu i

b) dużych napisów, aby podróżni mogli łatwo odczytać nazwę stacji podczas biegu pociągu. Napisy powinny być oświetlone w nocy.

2) Małe napisy powinny być umieszczane w pobliżu zegarów i urządzeń oświetlających perony, na odpowiedniej wysokości, aby je można było łatwo odczytać.

3) Duże napisy powinny być umieszczone na końcach peronów i stacyj możliwie na tych budynkach, na których z racji ich usytuowania przy torach, po których przechodzą pociągi osobowe, umieszczone napisy będą widoczne najwygodniej i najdłużej z pociągu w biegu.

4) O zbliżaniu pociągu do wielkich stacyj należy zawiadamiać podróżnych za pomocą wielkich napisów, umieszczonych w pewnej odległości od tych stacyj, przedewszystkiem na budynkach, stojących oddzielnie, albo na dziełach sztuki, i zawierających prócz nazw stacji, odległość od stacji wraz ze strzałką wskazującą kierunek, w którym znajduje się stacja.

5) Wielkie i małe napisy nazw stacyj powinny być obramowane postokątem o barwie liter.

6) Napisy służbowe na stacjach powinny mieć litery i tło tejże barwy, co i nazwy stacyj.

7) Napisy służbowe nie powinny być obramowane.

8) Aby nazwy urzędów łatwo rzucały się w oczy, zabrania się umieszczać obok tych napisów ogłoszeń prywatnych; dla tej samej przyczyny zabrania się umieszczać afisze z ogłoszeniami na bliższej odległości od napisów z nazwami stacyj, niż na dwa metry.

9) Wysokość liter powinna być następująca:

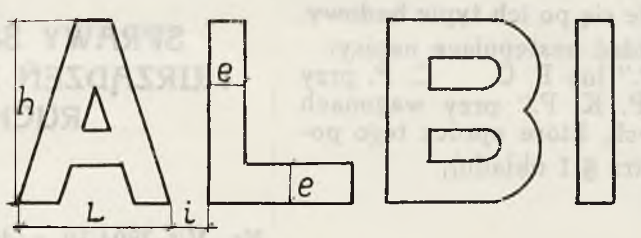
Napisów służbowych — 12 cm., małych napisów — 30 cm., dużych napisów — 45 cm. stosunek zaś wysokości do szerokości liter h/L=5/4, a grubość linji i odstępów między literami e = i = h/5, jak to wskazano na załączonym szkicu.

Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcji stosować się do powyższych przepisów przy odnawianiu istniejących i sporządzaniu nowych napisów stacyjnych, wykonywując je w miarę możności kredytowych.

W okresie 1930/31 należy uzupełnić i ewentualnie przerobić napisy przynajmniej na większych stacjach linji magistralnych.

Wydatki na te napisy powinna Dyrekcja pokrywać z kredytów, udzielanych Dyrekcji na Dz. 2 roz. 2 § 5.

WZÓR LITER



UWAGA:

$$\frac{L}{h} = \frac{4}{5} \qquad e = i = \frac{1}{5} h$$

SPROSTOWANIE.

W rozporządzeniu Nr. II/2/5800/30 z dnia 3 lipca 1930 r. w sprawie przekroczenia norm wyjazdów urlopowych osób wojskowych (Dz. Urz. M. K. Nr. 19, z 1930 r., poz. 148), ustęp czwarty, wiersz trzeci, należy zamiast „§ 13" umieścić „§ 14".

W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 7 czerwca 1930 r. Nr. I/2/1754/30, o postępowaniu przy wydawaniu decyzyj w sprawach wynikłych ze stosunku służbowego pracowników Polskich Kolei Państwowych (Dz. U. M. K. Nr. 18, poz. 137), prostuje się następujące błędy drukarskie:

1) W § 4 w tytule zamiast słowa „Pełnomocniczy" ma być „Pełnomocnicy", a w ust. 2, w wierszu ostatnim, po słowie „pełnomocników" dodaje się słowo „pracowników";

2) W § 6, w ust. 3, w wierszu drugim, po słowie „inny" dodaje się słowo „odpowiedni", a w ust. 7, w wierszu drugim, słowo „mogłyby" zmienia się na „mogłoby";

3) W § 8, w ust. 6, w wierszu czwartym, po słowie „oraz" dodaje się słowa „każdy arkusz protokółu osobno. Jeżeli zeznający nie", a w wierszu przedostatnim skreśla się te same słowa;

4) W § 16, w ust. 4, w wierszu czwartym zamiast słowa „zwania" ma być „wezwanie", w ust. zaś 5, w wierszu pierwszym wydrukowano mylnie „so" zamiast „co";

5) W § 18, w wierszu przedostatnim zamiast słowa „zawiadamiają" ma być „zawiadamiając";

6) W § 20, w ust. 3, w wierszu drugim, po słowie „zaświadczenie" dodaje się słowo „(poświadczenie)";

7) W § 21, w ust. 1 w wierszu czwartym, po słowie „ochrony" dodaje się słowo „pracy";

8) W § 22, w ust. 5, w wierszu drugim zamiast słowa „wydanych" ma być „wydawanych", a w wierszu ostatnim po skrócie „i t. p." skreśla się nawias i umieszcza się go po słowie „pieniężnych";

9) W § 23, w ust. 2, w wierszu trzecim, po słowach „Potwierdzenie odbioru" dodaje się słowa „zaopatrzone w datę", a w wierszu ostatnim przed słowem „zaś" dodaje się słowo „ta". W tymże paragrafie, w ust. 3, w wierszu piątym słowo „jej" zmienia się na „je";

10) W § 25, w ust. 2, w wierszu drugim, po słowie „polecenia" umieszcza się przecinek;

11) W § 37, w ust. 3, w wierszu drugim liczbę „1" zmienia się na literę „a", a w wierszu trzecim liczby „2 i 3" na litery „b) i c)";

12) W § 42, w ust. 2, w wierszu drugim liczbę „1" zmienia się na literę „a)".

Poza powyższemi omyłkami należy w rozporządzeniu, o którem mowa, sprostować wszystkie inne oczywiste i dla każdego dostrzegalne błędy drukarskie.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 52202. 20.VIII.30. 8.500.